

PATENT ABSTRACTS OF JAPAN

(11)Publication number : 11-048902

(43)Date of publication of application : 23.02.1999

(51)Int.Cl.

B60R 21/22

B60J 3/00

B60R 21/16

(21)Application number : 09-210985

(71)Applicant : TOYOTA MOTOR CORP

(22)Date of filing : 05.08.1997

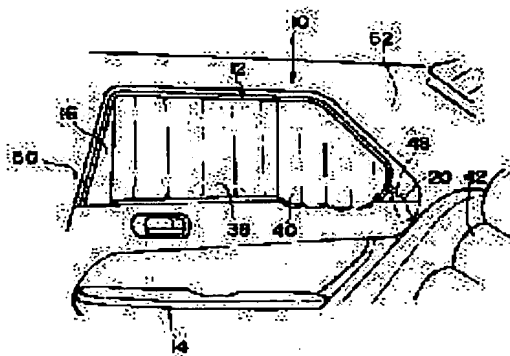
(72)Inventor : YAMADA SHUJI

(54) OCCUPANT PROTECTING DEVICE FOR REAR SEAT

(57)Abstract:

PROBLEM TO BE SOLVED: To reduce an installation space when both of a blind only for a rear side door and an occupant protecting device for a rear seat are required.

SOLUTION: An occupant protecting device 10 for a rear seat has a blind mainbody 12, the blind mainbody 12 having the blind rear part 40 formed as a bag and connected to an inflator 20. Normally, the blind mainbody 12 can be used as a blind. On the other hand, when heavy load is operated as predetermined to the side of a body, gas is supplied from the inflator 20 into the blind rear part 40 for inflation, so that the blind mainbody 12 is functioned as a side air bag device. As a result, the occupant protecting device 10 for the rear seat is functioned as the blind and also as the side air bag device, so that it can be installed in less space than installed independently.



LEGAL STATUS

[Date of request for examination]

[Date of sending the examiner's decision of rejection]

[Kind of final disposal of application other than the examiner's decision of rejection or application converted registration]

[Date of final disposal for application]

[Patent number]

[Date of registration]

[Number of appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of requesting appeal against examiner's decision of rejection]

[Date of extinction of right]

(19)日本国特許庁 (J P)

(12) 公開特許公報 (A)

(11)特許出願公開番号

特開平11-48902

(43)公開日 平成11年(1999) 2月23日

(51)Int.Cl.⁹

識別記号

F I

B 6 0 R 21/22

B 6 0 R 21/22

B 6 0 J 3/00

B 6 0 J 3/00

F

B 6 0 R 21/16

B 6 0 R 21/16

審査請求 未請求 請求項の数3 O L (全 8 頁)

(21)出願番号 特願平9-210985

(22)出願日 平成9年(1997) 8月5日

(71)出願人 000003207

トヨタ自動車株式会社

愛知県豊田市トヨタ町1番地

(72)発明者 山田 修司

愛知県豊田市トヨタ町1番地 トヨタ自動車株式会社内

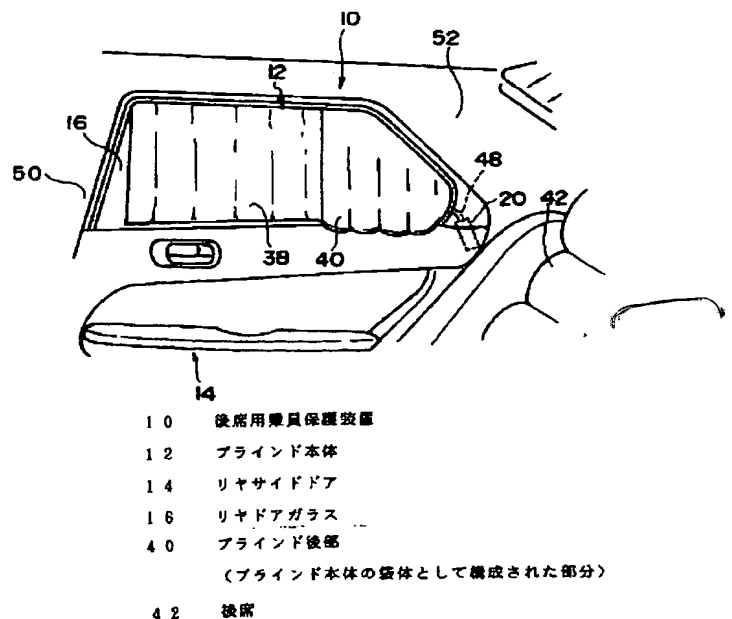
(74)代理人 弁理士 中島 淳 (外4名)

(54)【発明の名称】 後席用乗員保護装置

(57)【要約】

【課題】 リヤサイドドア専用のブラインド及び後席用乗員保護装置の双方を要する場合において、設置スペースの削減を図る。

【解決手段】 後席用乗員保護装置10はブラインド本体12を備えており、このブラインド本体12のブラインド後部40が袋体として構成されインフレーター20と接続されている。従って、通常はブラインド本体12をブラインドとして使用することができる。一方、車体側部への所定の高荷重作用時にはインフレーター20からブラインド後部40内へガスが供給されてこれを膨張させるので、サイドエアバッグ装置として機能する。その結果、後席用乗員保護装置10はブラインドとしての機能とサイドエアバッグ装置としての機能を兼備することになり、別個独立に設置する場合に比し、設置スペースの削減を図ることができる。



【特許請求の範囲】

【請求項 1】 リヤサイドドアのドアガラスに沿ってスライド可能に支持されると共にドアガラスの一部又は全部を覆うことにより遮光し、更に少なくとも後席に着座している乗員の上体と対向する所定範囲が袋体として構成されたブラインド本体と、

リヤサイドドア側又はボディー側に配設され、車体側部への所定の高荷重作用時にブラインド本体の袋体として構成された部分へガスを供給するインフレーターと、を備えたことを特徴とする後席用乗員保護装置。

【請求項 2】 前記ブラインド本体の袋体として構成された部分は、通常は内側部と外側部とが密着されており、ガスが供給されることにより内側部と外側部とが剥離されて膨張する、

ことを特徴とする請求項 1 に記載の後席用乗員保護装置。

【請求項 3】 前記後席用乗員保護装置はリヤサイドドアに設定されており、

さらに、当該後席用乗員保護装置のブラインド本体は、その上縁側及び下縁側の双方にてリヤサイドドアのドア

ガラスに沿ってスライド可能に支持されている、

ことを特徴とする請求項 1 又は請求項 2 に記載の後席用乗員保護装置。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】 本発明は、後席用乗員保護装置に関する。

【0002】

【従来の技術】 近年、車体側部への所定の高荷重作用時に、所定部位に格納されたバッグを膨出させることにより、乗員を有効に保護する自動車用乗員保護装置の開発が盛んに行われている。この種の自動車用乗員保護装置としては、運転席に着座している乗員を保護するための運転席用乗員保護装置や助手席に着座している乗員を保護するための助手席用乗員保護装置等が多く開発されているが、特開平 8-40176 号公報に観られるように、後席に着座している乗員を保護するための後席用乗員保護装置の開発もなされている。

【0003】 図 9 に示されるように、この公報に開示された構成によれば、リヤシート（後席）100 が、乗員着座用の本体部 102 と、この本体部 102 の幅方向の端部に連続的に形成された側部 104 とに分割されている。このうち、側部 104 内には、サイドエアバッグ装置である後席用乗員保護装置 106 が格納されている。図 10 に示されるように、この後席用乗員保護装置 106 は、リヤサイドドア 108 への所定の高荷重作用時にガスを噴出するインフレーター 110 と、このインフレーター 110 の前方側に折り畳み状態で配置されたバッグ 112 と、を含んで構成されている。

【0004】 上記構成によれば、リヤサイドドア 108

に所定の高荷重が作用すると、インフレーター 110 からガスが噴出される。このガスは折り畳み状態のバッグ 112 内へ流入され、当該バッグ 112 をリヤサイドドア 108 に沿って膨出させる。これにより、リヤシート 100 の本体部 102 に着座している乗員の上体とリヤサイドドア 108 との間に膨張したバッグ 112 が介在され、当該バッグ 112 によって乗員が保護される。

【0005】

【発明が解決しようとする課題】 ところで、車種によっては、リヤサイドドアに専用のブラインドが設置されることがある。このような車種において上述した後席用乗員保護装置を搭載しようとする、ブラインドの設置スペース並びに後席用乗員保護装置の設置スペースの双方を確保しなければならず、車両搭載上困難を伴う。

【0006】 本発明は上記事実を考慮し、リヤサイドドア専用のブラインド及び後席用乗員保護装置の双方を要する場合において、設置スペースの削減を図ることができる後席用乗員保護装置を得ることが目的である。

【0007】

【課題を解決するための手段】 請求項 1 に記載の本発明に係る後席用乗員保護装置は、リヤサイドドアのドアガラスに沿ってスライド可能に支持されると共にドアガラスの一部又は全部を覆うことにより遮光し、更に少なくとも後席に着座している乗員の上体と対向する所定範囲が袋体として構成されたブラインド本体と、リヤサイドドア側又はボディー側に配設され、車体側部への所定の高荷重作用時にブラインド本体の袋体として構成された部分へガスを供給するインフレーターと、を備えたことを特徴としている。

【0008】 請求項 2 に記載の本発明に係る後席用乗員保護装置は、請求項 1 に記載の発明において、前記ブラインド本体の袋体として構成された部分は、通常は内側部と外側部とが密着されており、ガスが供給されることにより内側部と外側部とが剥離されて膨張する、ことを特徴としている。

【0009】 請求項 3 に記載の本発明に係る後席用乗員保護装置は、請求項 1 又は請求項 2 に記載の発明において、前記後席用乗員保護装置はリヤサイドドアに設定されており、さらに、当該後席用乗員保護装置のブラインド本体は、その上縁側及び下縁側の双方にてリヤサイドドアのドアガラスに沿ってスライド可能に支持されている、ことを特徴としている。

【0010】 請求項 1 に記載の本発明によれば、通常時（車体側部への所定の高荷重が作用していないとき）においては、後席用乗員保護装置は、後席に着座している乗員のためにブラインドとして機能する。すなわち、日差しが強いとき等には、ブラインド本体がドアガラスに沿ってスライドされる。これにより、リヤサイドドアのドアガラスの一部又は全部が覆われて遮光される。

【0011】 一方、車体側部への所定の高荷重作用時に

なると、リヤサイドドア側又はボディー側に配設されたインフレーターからブラインド本体の袋体として構成された部分へガスが供給される。このため、当該袋体として構成された部分が膨張される。この袋体として構成された部分はブラインド本体の少なくとも後席に着座している乗員の上体と対向する所定範囲に設定されていることから、乗員の上体とリヤサイドドアとの間に介在される。

【0012】このように本発明では、後席用乗員保護装置にブラインドとしての機能とサイドエアバッグ装置としての機能とを兼備させたので、ブラインド及びサイドエアバッグ装置を別個独立に車両に設置する必要がない。

【0013】請求項2記載の本発明によれば、通常は、ブラインド本体の袋体として構成された部分の内側部と外側部とが密着されている。このため、内側部と外側部とが密着していない場合よりも、不使用時にブラインド本体が嵩張らない。

【0014】なお、所定の高荷重作用時になると、インフレーターから供給されたガス圧によって内側部と外側部とは剥離されて膨張されるので、膨張性能に支障を来すことはない。

【0015】請求項3記載の本発明によれば、後席用乗員保護装置のブラインド本体が、その上縁側及び下縁側の双方にてリヤサイドドアのドアガラスに沿ってスライド可能に支持されているため、ブラインド本体は片持ち支持構造ではなく両持ち支持構造となる。このため、ブラインド本体の下縁側が、所定の高荷重作用時に乗員の上体から受ける荷重によって車室外方向へ揺動するのを防止することができる。

【0016】

【発明の実施の形態】

〔第1実施形態〕以下、図1～図7を用いて、本発明の第1実施形態について説明する。

【0017】図2には本実施形態に係る後席用乗員保護装置10のブラインド本体12の不使用状態が示されており、図3には当該ブラインド本体12の通常の使用状態が拡大して示されており、更に図1には後席用乗員保護装置10が車体側部への所定の高荷重作用時に作動した状態が示されている。

【0018】これらの図に示されるように、本実施形態に係る後席用乗員保護装置10はリヤサイドドア14に配設されており、カーテン状のブラインド本体12と、このブラインド本体12をリヤドアガラス16の前後方向に沿ってスライド可能に支持する支持レール18（図3参照）と、車体側部への所定の高荷重作用時にブラインド本体12にガスを供給するインフレーター20と、を主要構成要素として構成されている。

【0019】より詳しく説明すると、図3に示されるように、支持レール18はリヤサイドドア14のドアフレ

ーム22及びベルトライン24に沿って配設されており、ドアフレーム22の上縁部22A及び後端傾斜部22Bに沿って配置されるアップパレル部26並びにベルトライン24に沿って配置されるロアレル部28を含んで構成されている。

【0020】アップパレル部26は、底壁中央部にスリット30を有する断面略コ字形に形成されている（図6参照）。また、ロアレル部28も構造的にはアップパレル部26と同様に構成されており、頂壁中央部にスリットを有する断面略コ字形に形成されている（断面形状については図示省略）。なお、支持レール18は、広義には、「ブラインド本体をリヤサイドドアのドアガラスに沿ってスライド可能に支持する支持手段（或いはガイド手段）」として把握される要素である。

【0021】上述した支持レール18には、ドア前後方向に折り畳み可能なカーテン状に構成されたブラインド本体12がスライド可能に支持されている。図6に示されるように、ブラインド本体12における支持レール18と対応する周縁部には、所定の間隔で樹脂製のスライダ32が取り付けられている。このスライダ32は、アップパレル部26内に収容される円柱形状の本体部32Aと、この本体部32Aから一体的に延出されかつ所定の曲率半径の曲面で構成された略円錐台形状の延出部32Bと、によって構成されている。本体部32Aの径方向寸法はアップパレル部26のスリット30の溝幅よりも大きく設定されており、又スリット30のエッジは延出部32Bの周面に点接触状態で当接されている。

【0022】なお、図6に示される支持構造に代えて、図7に示される支持構造を採用してもよい。この支持構造では、支持レール18に代えてワイヤ34が用いられており、このワイヤ34にリング状のスライダ36が挿通されている。従って、この支持構造においても、スライダ36とワイヤ34とは点接触状態で当接されることになる。

【0023】一方、図3～図5に示されるように、ブラインド本体12は、一枚のシート状部材によって構成されたブラインド前部38と、内側部40A及び外側部40Bから成る二枚のシート状部材によって袋状に構成されたブラインド後部40と、を備えている。このうち、ブラインド後部40は後席42に着座している乗員の上体と対向する所定範囲に設定されており、このブラインド後部40が請求項1及び請求項2に記載された「ブラインド本体の袋体として構成された部分」に相当する。

【0024】ブラインド前部38とブラインド後部40の外側部40Bとは同一部材であり、ブラインド後部40の内側部40Aの周縁部〔正確には、インフレーター20との接続部位を除く、上縁部（図3のA部）、下縁部（同B部）、前縁部（同C部）〕はブラインド後部40の外側部40Bに縫合糸44（図4及び図5参照）による縫製によって強固に固着されている。これにより、ブ

ラインド後部 4 0 は、袋体として構成されている。さらに、ブラインド後部 4 0 を構成する内側部 4 0 A 及び外側部 4 0 B はドア前後方向に所定の間隔で縫合糸によって相互に縫着されており、これによりブラインド後部 4 0 にはドア上下方向を長手方向とする複数の非膨張部 4 6 が形成されている。なお、上記においては、内側部 4 0 A の周縁部並びに非膨張部 4 6 を縫製したが、これに代えて、接着剤を用いる方法を採用してもよい。

【0025】さらに、上述したブラインド後部 4 0 における内側部 4 0 A と外側部 4 0 B とは、相互に密着されている（図 4 及び図 5 参照）。なお、内側部 4 0 A と外側部 4 0 B とを密着させる手法としては、真空ポンプによる真空引きや比較的強度の接着剤を塗布する方法等が適用可能である。

【0026】また、ブラインド本体 1 2 におけるブラインド後部 4 0 の後端部にはチューブ 4 8 を介してインフレーター 2 0 が接続されている。インフレーター 2 0 は、図示しないセンサ（加速度センサ等）によって車体側部への所定の高荷重作用状態が検出されると、所定量のガスをブラインド後部 4 0 内へ供給するようになっている。

【0027】上述したブラインド本体 1 2 の製造方法について簡単に言及しておく、まず、耐熱性及び気密性を有するシート状部材をリヤドアガラス 1 6 の側面形状に沿って裁断する。次いで、同様な性質の別のシート状部材をブラインド後部 4 0 の側面形状に沿って裁断する。次いで、前者のシート状部材の後部側に後者のシート状部材を重ねさせる。次いで、後者のシート状部材の周縁部並びに非膨張部形成部位を前者のシート状部材に縫合糸による縫製又は接着剤等によりそれぞれ強固に固着させる。次いで、ブラインド後部 4 0 の後端開口部に真空ポンプを接続して真空引きする。これにより、ブラインド前部 3 8 及びブラインド後部 4 0 を備えたブラインド本体 1 2 が製造される。なお、真空ポンプに代えて接着剤を使用する場合には、後者のシート状部材を前者のシート状部材に重合させる際に、インフレーター 2 0 から供給されるガス圧で剥離可能な接着強度の接着剤を予め塗布してから重合させればよい。

【0028】ブラインド本体 1 2 の他の製造方法としては、以下のものもある。相違する点のみを簡単に説明すると、まず、耐熱性及び気密性を有するシート状部材から、平面展開形状のブラインド本体 1 2 を裁断する。次いで、ブラインド後部 4 0 における内側部 4 0 A を外側部 4 0 B 側へ折り返して、内側部 4 0 A を外側部 4 0 B に重合させる。次いで、内側部 4 0 A の上縁部（図 3 の A 部）、前縁部（同 C 部）を外側部 4 0 B に縫合糸 4 4 による縫製又は接着剤等によりそれぞれ強固に固着させる。これによっても、同様構成のブラインド本体 1 2 が製造される。

【0029】次に、本実施形態の作用並びに効果について説明する。通常時、即ち車体側部に所定の高荷重が作

用していないときには、後席用乗員保護装置 1 0 は、後席 4 2 に着座している乗員のためにブラインドとして機能する。従って、日差しが強いとき等には、図 3 に示される如く、ブラインド本体 1 2 がリヤドアガラス 1 6 に沿ってセンタピラー部 5 0（図 2 参照）側へスライドされる。これにより、リヤドアガラス 1 6 の略全部が覆われて遮光される。なお、不要であれば、図 2 に示される如く、ブラインド本体 1 2 をクォータピラー部 5 2 側へ寄せておけばよい。

【0030】一方、図 3 に示される状態（ブラインド本体 1 2 の通常使用状態）において、車体側部に所定の高荷重が作用すると、まず、図示しないセンサによって当該所定の高荷重作用状態が検出される。このため、リヤサイドドア 1 4 の後端部側に配設されたインフレーター 2 0 が作動して、ブラインド本体 1 2 におけるブラインド後部 4 0 内へガスが供給される。これにより、図 1 に示される如く、ブラインド後部 4 0 が瞬時に膨張される。このブラインド後部 4 0 は後席 4 2 に着座している乗員の上体と対向する所定範囲に設定されていることから、乗員の上体とリヤサイドドア 1 4 のリヤドアガラス 1 6 の後部側との間に介在される。その結果、乗員は膨張したブラインド後部 4 0 によって保護される。

【0031】なお、図 2 に示されるブラインド本体 1 2 の不使用状態において、車体側部に所定の高荷重が作用した場合にも、本実施形態に係る後席用乗員保護装置 1 0 は有効に作動する。この場合、リヤサイドドア 1 4 の後端部側に配設されたインフレーター 2 0 からブラインド後部 4 0 内へガスが供給されることにより、ブラインド後部 4 0 は略車両前方側へのガス圧を受ける。このため、ブラインド後部 4 0 は、供給されたガスによって膨張しつつ、支持レール 1 8 に沿って略車両前方側へ急速にスライドしていく。その結果、ブラインド後部 4 0 は、図 1 に示される如く膨張される。

【0032】このように本実施形態では、後席用乗員保護装置 1 0 にブラインドとしての機能とサイドエアバッグ装置としての機能とを兼備させたので、別個独立に車両に設置する場合に比し、設置スペースの削減を図ることができる。

【0033】また、本実施形態では、ブラインド後部 4 0 の内側部 4 0 A と外側部 4 0 B とが通常は密着されているため、両者を密着させずに単なる袋状に構成する場合に比し、不使用時にブラインド本体 1 2 が嵩張らない。その結果、本実施形態によれば、後席用乗員保護装置 1 0 の収納性を向上させることができる。

【0034】さらに、本実施形態では、ブラインド本体 1 2 の上縁側及び下縁側の双方がアップレール部 2 6 及びロアレール部 2 8 にスライド可能に支持されているため、ブラインド本体 1 2 の支持形式を片持ち支持構造ではなく両持ち支持構造とすることができる。このため、ブラインド本体 1 2 の下縁側が所定の高荷重作用時に乗

員の上体から受ける荷重によって車室外方向へ揺動するのを防止することができる。その結果、本実施形態によれば、車体側部への所定の高荷重作用時における乗員保護性能を向上させることができる。

【0035】また、本実施形態では、スライダ32と支持レール18とが点接触状態で当接される構成（図6に示される構成）或いはスライダ36とワイヤ34とが点接触状態で当接される構成（図7に示される構成）を採用しているので、ブラインド本体12の不使用时において後席用乗員保護装置10を作動させた際に、スライダ32と支持レール18との摺動抵抗或いはスライダ36とワイヤ34との摺動抵抗が極めて小さくなる。このため、ブラインド後部40を瞬時に膨張させて所定の位置に配置させることができる。

【0036】さらに、本実施形態では、ブラインド本体12におけるブラインド後部40のみを袋体として構成したので、車体側部への所定の高荷重作用時における膨張完了時間を短くすることができると共に、ガス容量も少なくして済むことからインフレータ20の小型化を図ることができる。

〔第2実施形態〕次に、図8を用いて、本発明の第2実施形態について説明する。なお、前述した実施形態と同一の構成部分については、同一の番号を付してその説明を省略する。

【0037】この図に示されるように、本実施形態では、後席用乗員保護装置60をボディー付けにした点に特徴がある。具体的には、アッパレール部62がルーフサイドレール部64におけるリヤサイドドア14の上縁部側からクォータピラー部52の前縁部側にかけて配設されており、このアッパレール部62に上述したブラインド本体12の上縁側がスライド可能に支持されている。さらに、インフレータ20は、クォータピラー部52内の所定位置に配設されている。

【0038】上記構成によっても、基本的には前述した第1実施形態と同様の作用並びに効果（設置スペースの削減効果、並びに、不使用时におけるブラインド本体12の収納性の向上）が得られる。

【0039】なお、上述した実施形態では、ブラインド本体12におけるブラインド後部40のみを袋体として構成したが、これに限らず、ブラインド本体の全部を袋体として構成してもよい。

【0040】また、上述した実施形態では、インフレータ20をリヤサイドドア14の後端部又はクォータピラー部52内に配設したが、これに限らず、ブラインド本体の全部を袋体として構成するのであれば、インフレータ20をリヤサイドドア14の前端部又はセンタピラー部50内に配設するようにしてもよい。さらに、これに関連して、上述した実施形態では、不使用时にブラインド本体12がクォータピラー部52側に寄せられる構成を採ったが、これに限らず、センタピラー部50側に寄

せられる構成を採ってもよい。

【0041】また、上述した実施形態では、通常使用時において、ブラインド本体12がリヤドアガラス16の略全部を覆う構成を採ったが、これに限らず、リヤドアガラス16の略半分を覆う構成（例えば、ブラインド後部40の形成部位のみを以てブラインド本体としたもの）を採ってもよい。

【0042】さらに、上述した実施形態では、ブラインド後部40の内側部40Aと外側部40Bとを接着剤等で密着させる構成を採ったが、請求項1記載の発明との関係においては、必ずしもそのように構成する必要はなく、内側部40Aと外側部40Bとが密着されていない構成を採ってもよい。

【0043】

【発明の効果】以上説明したように請求項1に記載の後席用乗員保護装置は、リヤサイドドアのドアガラスに沿ってスライド可能に支持されたブラインド本体の少なくとも後席に着座している乗員の上体と対向する所定範囲を袋体として構成し、車体側部への所定の高荷重作用時には当該ブラインド本体の袋体として構成された部分へインフレータからガスを供給する構成としたので、後席用乗員保護装置にブラインドとしての機能とサイドエアバッグ装置としての機能とを兼備させることができ、その結果、両者を別個独立に車両に設置する場合に比し、設置スペースの削減を図ることができるという優れた効果を有する。

【0044】請求項2記載の本発明に係る後席用乗員保護装置は、請求項1に記載の発明において、ブラインド本体の袋体として構成された部分を、通常は内側部と外側部とを密着させておき、ガスが供給された際には内側部と外側部とを剥離させて膨張させる構成としたので、不使用时にブラインド本体が高張ることがなく、その結果、収納性を向上させることができるという優れた効果を有する。

【0045】請求項3記載の本発明に係る後席用乗員保護装置は、請求項1又は請求項2に記載の発明において、後席用乗員保護装置がリヤサイドドアに設定されることを前提として、さらに、当該後席用乗員保護装置のブラインド本体を、その上縁側及び下縁側の双方にてリヤサイドドアのドアガラスに沿ってスライド可能に支持させたので、乗員の上体から受ける荷重によってブラインド本体の下縁側が車室外方向へ揺動するのを防止することができ、その結果、車体側部への所定の高荷重作用時における乗員保護性能を向上させることができるという優れた効果を有する。

【図面の簡単な説明】

【図1】第1実施形態に係る後席用乗員保護装置が車体側部への所定の高荷重作用時に作動した状態を車室内側から見て示す側面図である。

【図2】図1に示される後席用乗員保護装置のブライ

ド本体の不使用时の状態を車室内側から見て示す側面図である。

【図 3】図 1 に示される後席用乗員保護装置を備えたリヤサイドドアを拡大して示す要部拡大側面図である。

【図 4】ブラインド後部の縦断面構造を示す図 3 の 4-4 線に沿う断面図である。

【図 5】ブラインド後部の横断面構造を示す図 2 の 5-5 線に沿う断面図である。

【図 6】ブラインド本体の支持レール（アッパレール部）への支持構造を示す要部拡大断面図である。

【図 7】ブラインド本体の支持レール（アッパレール部）への支持構造の別の実施形態を示す要部拡大断面図である。

【図 8】第 2 実施形態に係る後席用乗員保護装置の構成を示す図 3 に対応する要部拡大側面図である。

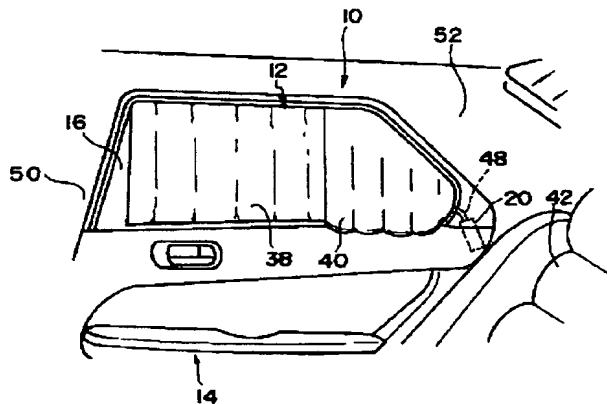
【図 9】従来例に係る後席用乗員保護装置の構成を示す概略斜視図である。

* 【図 10】図 9 に示される後席用乗員保護装置の内部構造を示す水平断面図である。

【符号の説明】

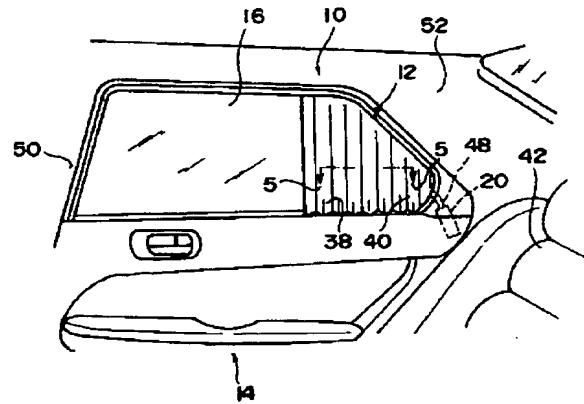
- | | |
|-----|-------------------------------|
| 10 | 後席用乗員保護装置 |
| 12 | ブラインド本体 |
| 14 | リヤサイドドア |
| 16 | リヤドアガラス |
| 18 | 支持レール |
| 20 | インフレーター |
| 26 | アッパレール部 |
| 28 | ロアレール部 |
| 40 | ブラインド後部（ブラインド本体の袋体として構成された部分） |
| 40A | 内側部 |
| 40B | 外側部 |
| 42 | 後席 |
| 60 | 後席用乗員保護装置 |

【図 1】

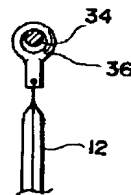


- | | |
|----|-----------------------------------|
| 10 | 後席用乗員保護装置 |
| 12 | ブラインド本体 |
| 14 | リヤサイドドア |
| 16 | リヤドアガラス |
| 40 | ブラインド後部
(ブラインド本体の袋体として構成された部分) |
| 42 | 後席 |

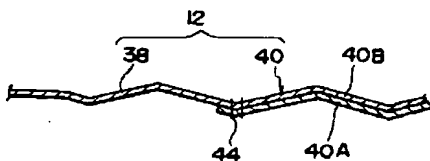
【図 2】



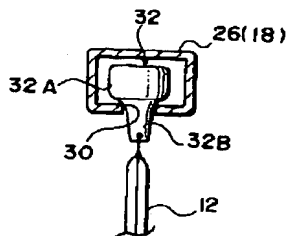
【図 7】



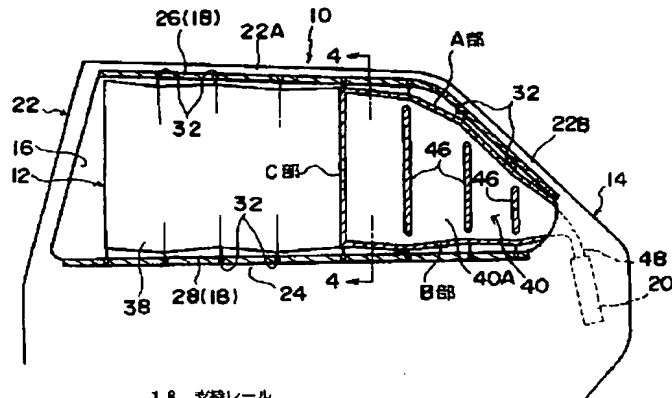
【図 5】



【図 6】

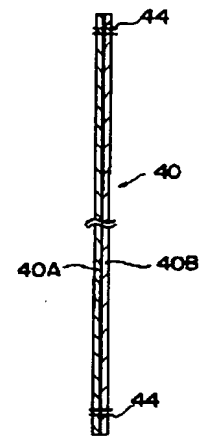


【図 3】



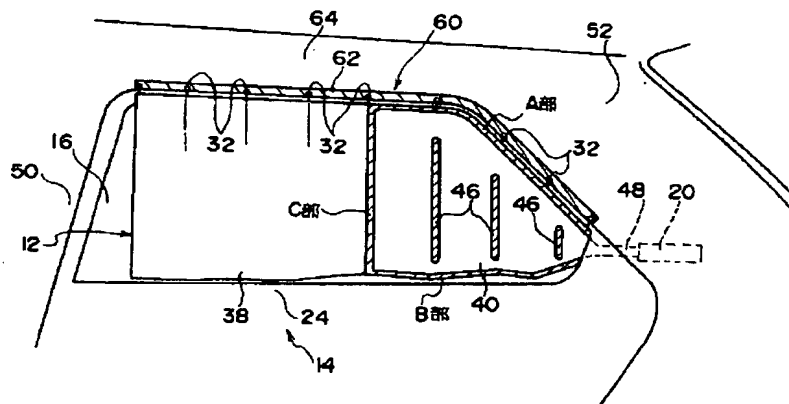
- 18 支持レール
20 インフレーター
26 アッパレール
28 ロアレール

【図 4】



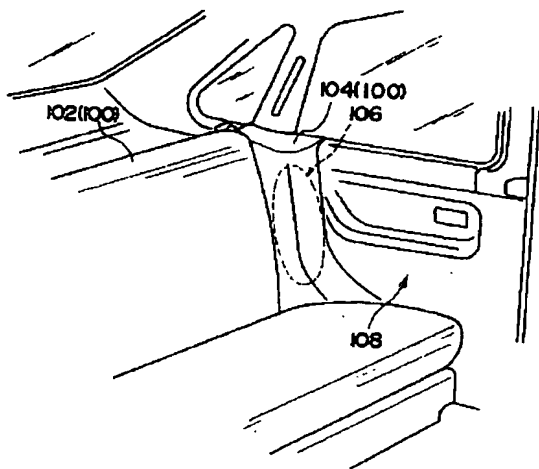
- 40A 内側部
40B 外側部

【図 8】



G 0 後席用乗員保護装置

【図9】



【図10】

